Wychodzi dwa razy na tydzień

KORRESPONDENT

przy Gazecie Warszawskiéj.

HANDLOWY, PRZEMYSŁOWY I ROLNICZY.

DNIA 18 MAJA. № 40 ROK 1851.

KOMMISSJA RZĄDOWA SPRAW WEWNĘTRZNYCH i DUCHOWNYCH.

Na zasadzie odezwy JW. Konsula Jeneralnego Królewsko-Pruskiego z dnia 10 kwietnia b. r. Nr. 914 Kom. Rz. Spraw Wew. i Duchownych, podaje do wiadomości powszechnéj: Że Regencje Poznańska i Bydgowska mając na uwadze, iż zaraza bydlęca, Księgosuszem zwana, w Król. Pols. wzdłuż granicy i ich Departamentów obecnie nie grassuje, odwołała obostrzone środki ostrożności, jakie były zaprowadzone na granicy tych Departamentów, w celu zapobieżenia przeniesienia pomienionéj zarazy do Królestwa Pruskiego, i ogłoszone przez tutejsze pisma publiczne w pierwszych dniach lutego bieżącego.

Odtąd więc dozwoloném znowu będzie wprowadzanie do Królestwa Pruskiego:

1°. Wszelkiego gatunku bydła rogatego, skoro takowe po zatrzymaniu w Kwarantannie w Podzamczu lub Bogusławicach przez dni 21, uznane zostanie za zupełnie zdrowe.

2°. Trzody chlewnéj i owiec, skór zwierzęcych, rogów, surowéj wełny, włosów, szczeciny, łoju przetopionego, mianowicie tak zwanego wampentalg, po należytém ich oczyszczeniu lub opakowaniu, przez wiadome komory przy których znajdują się stawy do pławienia zwierząt.

Co się tycze wprowadzania surowéj wełny, łoju nietopionego i świeżego mięsa pozostają w swéj mocy dotychczas obowiązujące przepisy.

KOMMISSJA RZĄDOWA SPRAW WEWNĘTRZNYCH i DUCHOWNYCH.

Uwiadamia, że targ główny na wełnę z mocy postanowienia Namiestnika Królewskiego z dnia $^{2}/_{14}$ maja 1822 r. rozpocznie się w Warszawie, jak lat zeszłych w dniu $^{3}/_{15}$ czerwca r. b. i trwać będzie dni cztery.

Wagi i pomosty na dni trzy przed rozpoczęciem targu urządzone będą.

Deputacja Jarmarczna w tymże czasie czynności swoje rozpocznie, i ułatwienia tak producentom jak i kupującym zapewnić będzie się starała.

Wełna na targ przywieziona, powinna być opatrzona w świadectwa miejscowego pochodzenia, że jest krajowa, że pochodzi z owiec zdrowych i z miejsca w którém zaraza ani na owce, ani na bydło nie istniała.

Świadectwa te na papierze stemplowym ceny kop. 7½ spisane i przez Wójtów gmin lub Burmistrzów miast, przy wyciśnięciu pieczęci urzędowéj, za rzetelność poświadczone, oddawane będą officjalistom miejskim do expedycji wełny w rogatkach wyznaczonym. Nadto, w celu dokładniejszego skontrollowania wełny krajowéj, wyrażaną być ma ilość wełny na pudy i funty.

Zapewnioném także zostaje, aby wełna, bez odprowadzania na komorę, zaraz na rogatkach expedjowaną była, lecz zarazem prowadzący wełnę zechce przy expedycji takowéj na rogatkach wskazywać miejsce, gdzie taż wełna do sprawdzenia wagi ma być od rogatek przez konwojującego strażnika odstawioną.

Gdy jak wiadomo, wełna w kraju produkowana, stanowi jeden z najważniejszych przedmiotów handlu wywozowego, przeto zwraca się uwagę właścicieli owczarń na staranne mycie owiec, klassyfikowanie ich przed strzyżą i pakowanie wełny ostrożnie, bez targania run, w wańtuchy nieprzenoszące trzynastu pudów, jako wielkości w handlu pospolicie używanéj. Mianowicie też nie należy mięszać wełny z owiec zdrowych z wełną opadłą, lub oskubaną.

Nadto, wańtuchy nie powinny być łatane, ani szyte na zewnątrz, gdyż to wznieca obawę przy wychodzie za granicę, czyli wełna w drodze nie była przepakowaną, lub inną z owiec niezdrowych zastąpioną.

Wiadomo zaś, że w miarę dopełnienia powyższych warunków idą w ślad korzyści, lub straty producentów, i powiększenie coroczne konkurencji, lub odstręczanie nabywców.

O WOZIE.
(Dokończenie).

Rozważymy teraz, jaki wywiera wpływ na opór wolniejszy lub prędszy obrót kół.

Na miękkiéj drodze, opór jaki koła mają do pokonania jest zupełnie niezawisłym od ich prędkiego obrotu; ale na drodze nierównéj, chropowatéj, zawalonéj rozmaitemi przeszkodami, opór ten rośnie w stosunku do prędkości ruchu, wielkości przeszkód i gniecenia ciężaru; tém jest mniejszy im przeszkody te są bardziéj od siebie oddalone i im większa jest średnica kół. Na bruku koła doznają uderzeń przez nierówności czyli wklęsłości pomiędzy kamieniami, a im większe są te przeszkody i bliżéj po sobie następują, tém uderzenia są większe i więcéj zużywają siły. I tu także widoczne są korzyści wysokich kół: bo takie koła omijają nie jedną pomniejszą wklęsłość, a tak wóz nie doznaje tylu uderzeń, tak szkodliwych dla jego budowy i dla sprzężaju, na który wstrząśnienia działają przez pośrednictwo zaprzęgu. Prócz tego, przy powiększonéj prędkości koła większe łatwiéj przebywają przeszkody.

Takie to są powody przemawiające za większemi wymiarami kół.

Oprócz tego, szerokość dzwon także winna być wzięta na uwagę.

Na poddającym się miękkim gruncie, siła pociągowa zmniejsza się z powiększeniem szerokości dzwon, bo wtenczas ciężar rozkłada się na więcéj punktów, koła więc mniéj się wgniatają, czyli płytszą tworzą koléj. Dla tego to do przebycia gruntów torfiastych i łąk używa się kół z bardzo szerokiemi dzwonami. Zasadę tę wszakże nie wszędzie można przyjąć w całéj rozległości; doświadczenia okazały, że na niektórych drogach, choć więcéj poddających się, błotnistych lub piaszczystych, dzwona wszystkie nowe są korzystniejszemi. Każda droga stosownie do rodzaju ziemi i pory roku ma w pewnéj głębokości pod-

stawę twardą, którą pokrywa warstwa mniéj więcéj gruba ziemi miękkiéj, szlamu lub błota. Koło nawet średnio obciążone musi tę warstwę przerznąć, w części usuwając ją na bok, a w części wgniatając przed sobą, zwłaszcza przy zwięźlejszym gruncie. Opór jest tu prawie w stosunku szerokości kolei. Również skoro na twardéj drodze koło napotyka wiele kamieni porozrzucanych, takowe musi wgnieść, skruszyć lub na bok usunąć. Że zaś to ostatnie węższe dzwono zawsze z większą łatwością uskutecznia, kwestji nie ulega. Koło zatém, jak się z tego wszystkiego pokazuje, na drodze twardéj powinno tworzyć ile można wązką koléj, atoli bez naruszenia drogi. Do dróg zupełnie miękkich, nie mających twardéj podstawy, koła szersze są lepsze. Jak dalece furmani angielscy pojęli tę zasadę, dowodzi następna okoliczność. Kiedy w Anglji wydano prawo o stosunkowéj szerokości dzwon, furmani ci dla obejścia prawa, a przez to niestracenia korzyści w sile pociągowéj, jakie zapewniają dzwona węższe, kazali robić koła szerokości przepisanéj, lecz na nie utwierdzali daleko wyższe grube obręcze.

Takie to zebraliśmy główne postrzeżenia co do samego koła u wozu. Co się tycze innych części wozu, te pod względem teorycznym nie nastręczają tyle uwag, a cała wielkość, szerokość i długość wozu, jego kształt, są bardzo względne i stosują się do celu, do jakiego wóz ma być użytym i do stanu dróg, które ma przebywać. W to się nie wdajemy. Dość gdy powiemy, że szerokość i długość wozu wywierają tylko bezpośredni wpływ na opór; dłuższa oś tarcia nie powiększa, bo wynikający ztąd większy ciężar nawet na uwagę nie zasługuje. Długość wozu, a raczéj większe lub mniejsze oddalenie kół przednich od tylnych, stanowi wprawdzie różnicę w sile pociągowéj, lecz mniéj znaczną. Wóz krótszy zawsze lżéj idzie, bo wszystkie jego części będąc bliżéj skupione, większą mu nadają sztywność w kierunku, a siła pociągowa zawsze działać musi bezpośrednio i bez elastyczności.

Lecz szerokość wozu, a właściwie długość osi jest bardzo ważna z innego powodu, to jest z powodu potrzeby utrzymania jednostajnéj kolei. Utrzymanie to jest główną zasadą zachowania dróg w dobrym stanie i łatwiejszego poruszania wozów. Skoro drogi są zjeżdżane wozami z niejednakową koleją, nowe koleje ustawicznie się tworzą. Przez to niszczą się drogi, wozy i sprzężaj, a osobliwie daje się to czuć w ziemi zmarzniętéj, w głębokim śniegu, na drogach bitych świeżo wysypanych zwirem i przy złéj pogodzie. Jeżeli naprzykład wóz z węższą koleją postępuje za wozem z koleją szerszą, jedne koła jego idą w kolei już wygniecionéj, ubitéj, drugie zaś idą wyżéj i z wielkim oporem rżną sobie nową koléj. Ztąd powstaje to złe, co i w drogach nachylonych w kierunku szerokości swojéj. Ciśnienie ciężaru działa wtedy z mocném uderzeniem w jednę stronę bardziéj niż w drugą, a ztąd tarcie się powiększa i zepsucie części wozu łatwo następuje. Zbyt wązkie koleje, jak te, których w kraju naszym używają, są pod każdym względem niekorzystne. Do takich wozów nie można zastósować głównego udoskonalenia, to jest kół wysokich, bo i tak już przy niskich kołach są wywrotne, nie dadzą się dostatecznie i wysoko ładować, nie jednego właściciela towaru na wielkie straty już naraziły.

Prócz tego, przy tak wzkiéj kolei, konie zawsze muszą jedną nogą udeptywać w koléj poprzednio urobioną. Przez to, osobliwie na świeżo wysypanéj drodze, w czasie słoty, w piasku i w porze zimowéj, nie są w stanie działać całą swoją siłą i przez ten nierówny chód niszczą się, a osobliwie forsują nogi. A i koleje też wiele na tém cierpią, bo przy ustawiczném zdeptywaniu przez konie, wybijają się i utracają całą swoją zaletę, to jest ubitość i równość.

Z uwagi na powyższe okoliczności, w Prussach już zaprowadzona została koléj jednostajna, tak że oddalenie kół od siebie, mierząc od wewnętrznéj powierzchni jednego koła do środka dzwonu drugiego koła wynosi 2 łokcie i 8 cali miary lipskiéj, czyli 55 cali polskich.

Przeciwko takiéj jednostajności kolei, nawet w Anglji wielu powstawało. I tak: Farrey, Williamson, Paterson i inni utrzymywali, że koléj jednostajna zamiast naprawiać drogi, takowe jeszcze bardziéj psuje; mówili, że właśnie przez jednostajną koléj powstaje głębokość onéj. Na poparcie swych zarzutów starali się zaprowadzać w wielu miejscach takie wozy, których koła przednie miały oś o całe dzwono dłuższą od osi kół zadnich. Prawda, że przez to koleje tworzyły się szersze, wielkie wgniecenie nie miało miejsca, wóz łatwiéj się skręcał, ale cóż kiedy opór ztąd powstały okazał się tak wielkim w porównaniu do wozów z równą długością obu osi, że wozy takie upowszechnić się nie dały. Wielu dowodzi także, iż przy jednostajnych kolejach, skoro dwa wozy spotkają się w jednéj i to głębokiéj kolei, minąć się nie mogą. Przypadek ten ma miejsce i u nas, przy wązkiéj kolei, o sobliwie w czasie zmarznięcia, lecz tu wysokie koła okażą swą zaletę, bo większym łukiem przy małém zboczeniu łatwiéj mogą wyjść z głębokości kolei, aniżeli małe. Zarzut, że do takich wozów potrzeba użyć koni mocniejszych, aniżeli te, jakie nasi włościanie posiadają, nie jest słuszny i nie może być uważany za przeszkodę do wprowadzenia tak ważnéj i korzystnéj amelioracji.

W Prusach, przy zaprowadzaniu jednostajnéj kolei żadnego na to nie miano względu, chociaż tam wiele jeszcze jest takich okolic, gdzie włościanie zapewne nie mają koni lepszych od naszych włościańskich. Doświadczenie nawet, i powyższe uwagi tu rzucone, przekonywają, że dla koni wozy o szerszych kolejach i wysokich kołach są daleko lżejsze.

Wszystko więc przemawia za wprowadzaniem i u nas takiego ulepszenia, to jest powszechném przyjęciem wozów o półtoracznéj kolei, a z tém i kół wyższych. Po gospodarstwach lepiéj u nas urządzonych, wozy takie nie są już nowością; życzyć więc tylko należy, aby się wszędzie upowszechniły. *L. W.*

SPRAWOZDANIE

z obrotu handlu zbożowego, drzewnego, tudzież innych płodów w r. 1850.

PORT GDAŃSKI.

W roku 1850 przybyło do Gdańska łasztów 60-szeflowych:

	Pszen.	Żyta	Jęcz.	Gro.	Owsa.	Sie. ln.	Rz.
z Król. Pols. i Wołynia,	19,921	—	—	14	—	487	—
z prow. Pruskiéj wodą,	17,608	5,402	3,221	1,902	1,150	282	756
» prus. na kołach wzbliż.	4,000	3,000	2,200	800	250	»	450
razem	41,529	8,402	5,421	2,716	1,490	769	1,206
dowóz w r. 1849 był	27,983	7,086	4,269	1,480	1400	95	1,370

Wciągu całéj handlowéj kampanji, port gdań. wysłał łasz. 56½ szefl.

	Pszen.	Żyta.	Jęcz.	Owsa	Gro.	Sie. ln.	Rz.
do Anglji, Szkocji i Irlan.	32,222	701	4,610	191	2,588	198	18
do Francji	82	—	—	—	—	—	—
do Belgji	—	—	—	—	—	312	—
do Holandji	4,279	1,804	33	—	112	123	—
do Wysp Jersey i Gersy	470	—	—	—	—	—	—
do Norwegji i Danji	83	3,203	25	—	69	—	—
do portów niemieckich	—	444	—	—	1	—	—
razem	37,136	6,152	4,068	191	2,770	633	18
Wywóz w r. 1849 wynosił	28,397	2,403	2,899	100	1,310	400	249

Po 31 grudnia 1850 zostało na spichrzach gdańskich:

Łasz. 60-szefl.	Pszen.	Żyta	Jęcz.	Gro.	Owsa	Sie. ln.	Rze.
Po 31 grud.	17,853	2,976	299	214	28	112	437
1849 r. było w spich.	10,901	3,970	300	247	47	90	190

Za piękną bużną, sandomierską i lubelską pszenicę płacono łaszt od 145 do 155 tal. Średnie gatunki przynosiły 135 do 140 tal., niższe utrzymywały się od 128 do 130, a kilka najpiękniejszych bużnych partyj, otrzymały wyjątkowie 160 do 163 tal. za łaszt. Pszenica świeża ze zbioru 1850 r. daleko niższą dla słabéj wagi i gatunku przynosiła cenę, bo za najlepsze ziarno płacono 140, za średnie 120, a za gorsze około 110 tal. za łaszt.

Żyto w ciągu lata utrzymywało się od 55 do 60 tal.; przy żniwach cena podniosła się do 70, 75, a wyjątkowo 80 tal.; w końcu roku notowano około 70 tal. za łaszt.

Jęczmień z wiosny płacono od 40 do 55 tal. W środku lata ceny doszły od 48 do 57 tal. i w téj pozycji dotąd się utrzymują.

Owies, z wyjątkiem krótkiego perjodu wielkich potrzeb dla wojska, został przy średniéj cenie od 35 do 44 tal. za łaszt.

Przed zbiorem ceny grochu stały na 60 tal, w skutek złych wiadomości z Anglji, podniosły się do 70, 75, 80, a wyjątkowo i 90 tal. lecz późniéj zeszły do 70 i 75 tal. łaszt.

Siemie lniane utrzymywało się między 120 a 140 tal., a raps i rzepak notowano od 155 do 180 tal. łaszt.

Mięso. Zabito na wywóz 8,524 wieprzów (w r. 1849, sztuk 4,450) i wysłano do Anglji 8,600 wędzonych szynek, 300 centnarów smalcu, i 10,623 cent. solonego mięsa. Ceny surowéj wieprzowiny do solenia 13 pol. groszy za funt notować można.

Drzewo. Handel drzewny w upłynionym roku w ogólności był ożywiony, i towar dobry, korzystnie dawał się realizować. Przy czynnym wywozie zapasy gdańskie się zmniejszyły, jak to z następujących liczb można widzieć.

	Belek			Dylów		Krzywek
	Kantat.	murłat.	okrąg.	dębow.	belek dęb.	klep. kop.
zostaje na skł. 1851	87,540	42,350	47,884	28,133	7,908	2,218
zostawało w 1850	108,693	62,547	55,158	40,443	—	4,038

Kantaki sosnowe z wiosny płacono 4 do 4⅔ srgr. za stopę kubiczną angielską, w partjach złożonych z ⅔ części ordynaryjnéj, a ⅓ dobréj średniéj klassy. W jesieni żądanie było większe, i ceny się podniosły. Za najlepszą średnią klassę (best-mittel) zapłacono do 8 srgr. za stopę kubiczną dla braku dowozów.

Murłaty od 7 do 10 cali w kant, nieposzukiwane. Ceny zostały od 3½ do 4 srgr. za stopę kubiczną.

Okrągłe sosnowe belki, nader chętnych znajdowały kupców po 5, 6 do 10 i 12 tal. za sztukę. Partja jedna z 1,200 sztuk, między któremi było wiele masztów, szpirów i korony, przyniosła 28 do 30 tal. sztuka w sztukę. Braki płacono 3, 4 i 5 tal. Zapas okrągłego drzewa jest w Gdańsku mały, a potrzeba wielka.

Sosnowe długie dyle. Ten artykuł do Anglji, Francji, Hiszpanji, na potrzeby wojennéj marynarki bardzo był poszukiwany. Za sztukę korony 3 cale grub. 40 stóp długości, płacono 5 do 6 tal. Druga klassa (Krohn Brach) w powyższych rozmiarach 2⅔ do 3 tal. wynosiła.

Krótkie sosnowe dyle płacono: 3 cale grube, 18 stóp długie, korona 2⅓ do 2½ srgr. za biegącą stopę. Korona brak 1½ do 1¾ srgr., ale przed zamknięciem nawigacji, artykuł ten zupełnie wyczerpany został.

Sosnowe dyle cienkie płacono: korona półtora calówki 1 srgr., druga klassa ⅔ srgr. za biegącą stopę. Calówki korona ⅔ srgr, druga klassa ½ srgr. za biegącą stopę.

Na poprzeczniki do kolei żelaznéj niema żądania; zapas jednak tutejszy powoli się zmniejsza.

Kantaki jodłowe nie miały kupców, nominalne ceny 4 srgr. za stopę kubiczną.

Modrzewiowe drzewo 3,100 belek przeznaczonych do Anglji, cena od 10 do 12 srgr. za stopę kubiczną w Gdańsku.

Dyle dębowe bardzo poszukiwane, a kopa korony (720 stóp kubicznych) przyniosła od 1,000 do 1,150 tal., ale i po tych wysokich cenach, dla niedostatku towaru, rozkazy angielskie, francuzkie i hiszpańskie nie zostały w zupełności wykonane. Belki dębowe proste i krzywki, stosownie do gatunku przyniosły od 10 do 30 srgr. za stopę kubiczną.

Klepka pipówka, w upłynionym roku podniosła się do 28, 30 tal., a nawet w niektórych razach doszła 33 tal. za kopę (60 sztuk). Inne rozmiary klepki, w przyjętéj proporcji znajdowały kupców.

Handel drzewa, z wyjątkiem poprzeczników do kolei żelaznéj, korzystniejszy wziął kierunek. Przy wyższych cenach, zapasy tak w Gdańsku, jak w Memlu i Szczecinie znacznie się zmiejszyły, co dobre dla gałęzi téj płodów krajowych na rok 1851 otwiera nadzieję, tém więcéj że rząd angielski zamierza zniżyć do połowy cło na drzewo zagraniczne. Od każdych więc 50 stóp kubicznych (load) drzewa piłowanego, cło angielskie nadal będzie tylko 10 szylingów (w miejscu 20), a od tyluż stóp drzewa ociosanego 7½ szyl. (w miejscu 15). Klepka dębowa w przyjętych rozmiarach, bez żadnego cła, jak i dawniéj.

Nie mamy potrzeby rozszerzać się, że zniżona w Anglji przez zmniejszenie podatku wartość drzewa, powiększy znacznie jego konsumcję i że budulec, jako towar, łatwiejszy znajdzie przystęp i odbyt.

PORT KRÓLEWIECKI.

Tegoroczny handlowy obrót królewieckiego portu we wszystkich gałęziach, nader znaczne przybrał proporcje.

Oto jest wyszczególnienie wywozu zboża.

	Pszen.	żyta	jęczm.	owsa	grochy	lnu cet, ar.	pieńki sie.	ln. i rz.
1850	14,328	28,344	5,045	4,808	6,256	29,192	3,672	5,101
1849	6,542	5,046	2,768	4,192	3,871	31,768	2,889	3,271

W dostawach bieżącego roku, prowincje litewskie dostarczyły łasztów pszenicy 2,700, żyta 10,947, jęczmienia 567, owsa 60, grochu bobu i wyki 337, nasienia lnianego cent. 239,278, konopnego centnarów 1854, rzepakowego 2,148, lnu i pieńki cent. 92,068, skór surowych 976, smoły cent. 8,253, potażu beczek 342, wełny cent. 294, opałowego drzewa sążni 6,028, budulcu, murłatów, desek, dylów 174,036 sztuk.

Ceny średnie za pszenicę były od 110 do 150 tal., żyto od 54 do 70 tal., jęczmień od 52 do 55 tal., owies od 37 do 39 tal., groch od 82 do 103 tal., bób i wyka od 66 do 75 tal., siemie lniane i rzepakowe od 92 do 142 tal., lnu pierwszy gatunek od 6⅔ do 11 tal. cent., drugi gatunek od 4½ tal., do 6 tal. cent., pieńki pierwszy gatunek od 9 do 12 tal. za cent., pieńki drugi gatunek od 5½ do 8½ tal. za pruski centnar.

PORT MEMELSKI.

Bardzo ograniczony miał w tym roku obrót zbożem. W całéj kampanji wysłał:

pszenicy łasztów	491.	Zostało na spichrzach łasztów	146
żyta	9,122.	» »	1,597
jęczmienia . . .	997.	» »	82
owsa	660.	» »	170
grochu	223.	» »	34
siemienia lnianego	9,456.	» »	860
lnu 1 gat. cent.	170,335.	» cent.	6,206
lnu 2 gat. cent.	10,099.	» »	2,399
pieńki	138.	» »	686
Sie. ln. na siew beczek	1,577.	» »	—
skór surow. ciel.	287,085.	» »	—
» » kóz	5,300.	» »	—

Co do drzewa, obrót był znaczny, i polepszych cenach. Wyexpedyowano w ciągu roku:

belek sosnowych	103,029.	lipowych desek	1,037
desek »	327,676.	jesionowych belek	37
dylów »	516,796.	dęb. belek i bali	7,108
poprzecz. drogi żel.	30,827.	» desek	905
masztów i spirów	563.	klepki pipowéj kop	16,461
jodłowych belek	223.	» wódczanéj	1,883
» desek	2,584.	» okseftowéj	3,222
» dylów	26,907.	» beczkowéj	4,609

Drobnego drzewa nie umieszczamy.

PORT ODESKI.

W roku 1850 wyexportował:

pszenicy łasztów	99,148	wartości rs.	11,178,335
siemienia lnianego łasz.	3,490	» »	454,758
wełny cent. angiel.	72,881	» »	3,517,146
łoju » »	45,056	» »	586,483

Zostało na spichrzach	pszenicy łasztów	46,728
	żyta »	1,993
	owsa »	2,743
	siem. lnian. »	1,372

A zatém port Odeski z nader obfitego zbioru 1849 r. wysłał 2 i pół razy tyle co Gdańsk pszenicy, i w téjże saméj proporcji zapas na spichrzach posiada. Winniśmy zwrócić uwagę, że exportacja odeska w roku 1851 bardzo się zmniejszy, z przyczyny nieurodzaju w wielu częściach Podola, Wołynia i Ukrainy. *(D· c. n.)*

WIADOMOŚCI HANDLOWE.

ZBOŻE.

Gdańsk 13 maja. (H. Z.) Od ostatniego doniesienia naszego z dnia 8 maja, sprzedano tylko 82, a wczoraj 183 ł. pszenicy, po dawniejszéj cenie; dobrą polską, 131 fun. po 395 do 400 guld., 130 fun. po 380 guld., pośledniejsze gatunki 131 fun. po 375--377 guld. 127 funtową po 360 guld. Żyto do téj pory, skutkiem nader szczupłego dowozu, miało dążność ku podwyższeniu, ale wczoraj i onegdaj już spadło znowu, a ze sprzedanych 43 łasztów, 11 ł. zapłacono po 213 guld., 12 łasztów 123 fun. po 212 guld., resztę jeszcze taniéj. Inne gatunki zboża grają teraz bardzo podrzędną rolę; grochy płacono po 227 guld. za łaszt, a jęczmień po 168 guld. kupiono go 47 łasz. 108 do 109 fun. Dziś przy obniżonych cenach, sprzedano 96 łasztów pszenicy dobréj, 128 fun. po 370 guld., 125 do 127 fun. po 360 guld., a wysoko pstréj, niewiadomo po jakiéj cenie, 6 drobnych partyj i 12 łasztów żyta 124 funtowego po 213 guld. Okowitę płacą teraz po 14⅔ tal. wiadro.

Londyn 11 maja. Od poniedziałku obfite mamy dowozy pszenicy i owsa, za to przywóz innych gatunków ziarna i mąki, tak z kraju jak z zagranicy, był szczyślejszy. Na targ tutejszy i w poniedziałek i dzisiaj kupców mało występuje; obroty pszenicą są ograniczone, tak że ceny są prawie tylko nominalne. Na jęczmień i grochy pokup jest dobry, po pełnych cenach ostatniego targu. Handel owsem dobrze się trzyma, a świeże jego transporta po dobrych cenach zostały szybko rozkupione. Mąka jakoś ciszéj idzie. Na pływające ładunki Odeskiéj pszenicy nie wielu widać kupców, zwłaszcza że za nie podwyższonéj domagają się ceny. Galacka kukurydza po 32 szylingi. Londyńskie ceny przecięciowe: Pszenica 41 szylingów 9 pens. kwarter (złp. 34 groszy 23 korzec), jęczmień 25 szylingów 7 pens. (złp. 21 gr. 10 korzec); owies 19 szyl. 1 pens. (złp. 15 gr. 27 korzec); żyto 24 szyl. (złp. 20 korzec); groch 26 szyl. (złp. 21 gr. 22 korzec). Przywieziono z zagranicy w tym tygodniu: Pszenicy 20,210, jęczmienia 1970, owsa 25,120 kwar. Mąki 3,580 worków i 1250 fas.

Wrocław 13 maja. Dowozy na targ dzisiejszy były bardzo umiarkowane, i lepsze jakoś nastręczały się widoki; dość szybko rozkupywano żyto, jęczmień i owies, choć nie są płacone wyżéj, odchodziły dobrze; na pszenicę także pokup znaczniejszy, ale najwięcéj poszukiwane są lepsze gatunki. Dziś za białą pszenicę płacono 46—54 srgr. szefel (złp. 18 do 21 gr. 15 korzec), żółtą 45—52 srgr. Doborowe gatunki o 2 do 3 srgr. na szeflu wyżéj. Żyto pośledne 34—35 srgr. średnie 36—37 srgr., a najlepsze 37—39 srgr. (blisko 16 złp. korzec); jęczmień 27 do 32 srgr. szefel, owies bardzo poszukiwany, płacą zań 23—26 srgr. groch 36—42 srgr.

KURS GIEŁDY BERLIŃSKIÈJ.

Dnia 14 maja 1851 roku. PAPIERY.	żądają	płacą.
Rossyjskie Inskrypcje w Certyf. Hamb. 4%. . . .	91½	91
Rossyjsko-Angielska Pożyczka 5%	111	110⅜
Polskie Obligacje Skarbu 4%	81⅜	80⅛
„ Listy Zastawne	—	93¾
„ Listy Zastawne nowe.	94¼	93¾
„ Obligacje Udziałowe	—	143¾
„ Obligacje 500 złotowe.	83½	—
Certyfikaty B. P. na Oblig. cząst. lit. A. 300 zł. 5%	95	94½
lit. B. 200 „ . . .	19⅜	18½

Średnie ceny żywności na targach Warszawy i Pragi.

dnia 16 maja r. b.

	OD RS.	KOP.	DO KOP.
Żyta korz. 4 ćw.	2	72—	
Pszenicy ditto	4	12—	
Grochu polnego	3	65—	
„ cukrowego	4	20 -	
Fasoli. . . .	4	42—	
Gryki. . . .	2	22½	
Jęczmienia . .	2	55½	
Owsa . . .	2	24½	
Mąki pszen. pr.	6	70—	
ordyn. kor. 6 ćw.	5	76—	
„ żytn. pytlo.	3	75—	
grycz. kor. 4 ćw.	2	77½	
Kaszy jaglanéj.	5	.6½	
„ grycz. zw.	3	90--	
„ drobnéj.	8	10—	
„ jęcz. perło.	9	7½	
„ „ ordyn	3	73½	
Siana cet. 100 f.	—	80—	

	OD RS.	K	DO RS.	KOP
Słomy c. 100 f.	—	55 —	—	— —
Siana fura 1 k.	3	-—	5	55 -
„ „ 2 k.	5	25 -	9	-- —
Słomy fura zw.	2	45—	4	20—
Drzewa sos. s.	7	44—		——
Wół dobry.	35	10 -	74	25—
„ średni.	27	-—	34	20—
„ lichy.	21	60 —	26	10—
Cielę. . .	1	50 —	4	20--
Baran. . .	—	——	—	——
Wieprz dobry.	14	— —	24	30 —
„ średni.	10	50 ~	13	50—
„ lichy.	6	— —	10	— —
Masła funt.	—	16—	—	——
Słoniny „	—	10 -	—	——
Kartofli korzec	—	90 -	—	——
Okowity garn.	—	79—	—	——
Szumówki gar.	—	48 -	—	——

Sprowadzono w dniu wczorajszym na targ Pragski z Cesarstwa Rossyjskiego przez tutejszych kupców: wołów sztuk 477, z różnych miejsc królestwa 275, ogółem wołów sztuk 752, wieprzy 809 cieląt; 1663 baranów — z tych zakupili rzeźnicy tutejsi na konsumcję mieszkańców wołów sztuk 585, wieprzy 618, cieląt 1647.

KURS GIEŁDY WARSZAWSKIÈJ.

Dnia 16 maja 1851 roku.		ŻĄDAJĄ R. sr.	kop.	DAJĄ R. sr.	kop
1. WEXLE.					
Berlin 100 talarów . .	2 M. .	94 —	80—	—	—
Gdańsk 100 talarów . .	2 M. .	94 —	65—	94—	50 —
Hamburg 300 b. m. k. . .	2 M. .	143	55—	—	—
Londyn 1 funt sterlin. . .	3 M. .	6 --	39 --	—	—
Lipsk 100 talarów . .	2 M. .	—	—	—	—
Moskwa 100 rub. sr. . .	1 M. .	—	—	99	40—
Petersburg ditto. . .	1 M. .	—	—	--	—
Paryż 300 franków . .	2 M. .	76 —	65—	—	—
Wiedeń 150 złr. . .	2 M. .	—	—	—	—
Wrocław 100 talarów . .	2 M. .	94 —	65 —	—	—
2. MONETY.					—
Imperjały	.	5 —	19—	5 —	18 —
Holender. dukaty nowe . .	.	—	—	3 —	—
ditto stare ważne .	.	——	——	——	——
Frydrychsdory Pruskie . .	.	——	——	——	——
Rossyjskie assygnaty . .	.	——	——	——	——
Austrjackie bilety bankowe za 150 zł.	.	——	——	——	——
3. PAPIERY.					
Obligi Skarbowe za 100 rs.	.	——	——	——	——
„ „ „ 4% rs.	.	83 —	49 —	83 —	——
Listy zastawne nowe białe daw. bez kup. (*)		——	——	——	——
„ „ nowe za 100	.	14—	96—	14—	95—
Obligacje udziałowe na 300 złp.	.	——	——	——	——
Obligacje cząstkowe na 500 złp.	.	——	——	——.	——
Certyfikaty Banku lit. B. na 200 złp.	.	——	——	18—	——
Serje wylosow. lit. na — złp.	.	——	——	——	——
Dowody Kom. Certyf. Likw. złp. 100	.	——	——	3—	45—

Wartość kuponu kop. 24

W Drukarni Gazety Warszawskiéj.—Wolno drukować.—w Warszawie dnia 5 (17) maja 1851 r.—Starszy Cenzor L. T. Tripplin.